

地域公共交通 再生への道 —だれでも気兼ねなく「おでかけ」 できる都市・地域を目指して—

地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科教授
国土交通省交通政策審議会委員
内閣府地方分権改革推進有識者会議地域交通部会構成員
(一財)中部貸切バス適正化センター会長
加藤博和

- ✓ 鉄道・バス・タクシーってどうして必要ですか？
- ✓ ないと困ることがありますか？
- ✓ 使う気になりますか？
- ✓ お金を出していただけますか？
- ✓ どこをいつ走っているかご存じですか？
- ✓ そもそも、乗り方分かりますか？

… ところで、

今日どうやって来ましたか？

日本は、今まで幸せな時代だった

- ・ 偶然にも！大災害が少なかった
- ・ 人口も経済も右肩上がり。借金しても必ず返せる
- ・ エネルギー・資源・食料が十分入手でき、環境への負荷も大きくない

→ 役所に税金を払ってれば、
それなりに公共サービスをやってくれた

東日本大震災とともに、これらの前提がすべて崩れ
去った!! (気づいていなかったか、気づかないふりをし
ていただけという話もあるが…)



「国破れ、山河敗れて バス走る」

ガレキの中、
路線バス・乗合タクシーは
地元住民を乗せ走っていた
公共交通が被災地の生活を支える



Photo M.Fukumoto

地域住民組織による公共交通運営の「老舗」 稲井地域乗合タクシー「いない号」 (宮城県石巻市、2004年12月1日運行開始)

- ・事業主体: 稲井地域乗合タクシー運行協議会(地区住民代表による協議会)、
運行主体: 三陸タクシー(委託)
- ・定時定路線。ただし地域内ではフリー乗降
- ・運賃・市の補助金とともに、地域の大半(9割程度)の世帯が協賛金を拠出し維持
- ・月1回の協議会で運行内容を検討

○路線バスの時と比べ便利に
本数増、狭い道路へ乗り入れ、行き
たい施設へ直行、需要に合ったダイヤ
○その上、経費も削減

→身の丈にあった「おでかけ」手段を
地域自らが「つくり」「守り」「育てる」
ことで、まちづくり(そして復興!)に
もつながる(=地域力)
→しかし、これは大変な手間がかかる



東日本大震災後のバスの活躍

- ・電気も暖もとれ、無線もある
- ・被害を受け、通信・燃料確保に苦しみながらも、直後から避難・救援輸送(物資運び込みも)
- ・クルマを失った人の移動手段として機能(避難所・仮設住宅・遺体安置所アクセス、入浴バスなど)
- ・鉄道代替、地域間輸送、対東京、対空港を一手に担う

地震発生時、多くのバス運転士が、バスを運転して
逃げた(自家用車でなく)ので、その後も走れた
「公共交通だから当然!」と

しかし、もともとバスが走っていない地域では
サービス提供ができなかった(しなかったのではない)

ほとぼり冷めると・・・

被災地では・・・

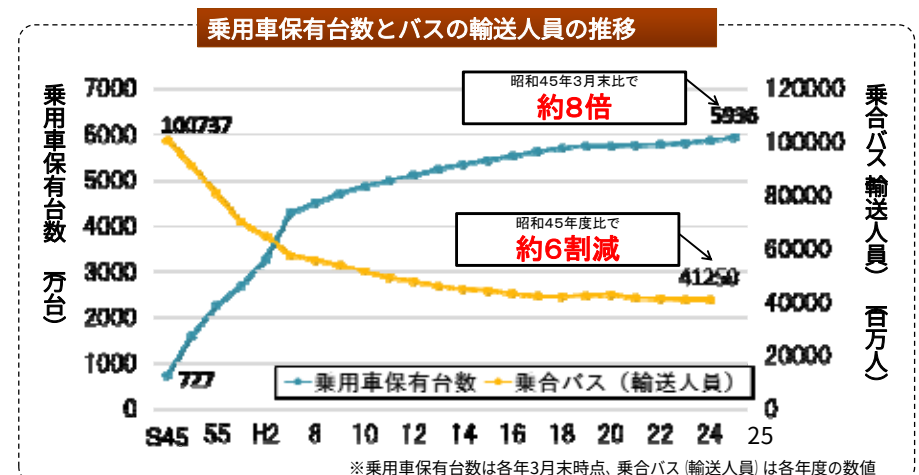
- 仮設住宅地域では重要な足
- しかし多くの地域でクルマに戻ってしまった

東京では・・・

- 計画停電によって電車・バスから自転車・徒歩にシフト
- 発災対応・帰宅困難対策など課題山積

地域公共交通には以前から
「静かな津波」が押し寄せていた!

バス輸送人員の減少傾向





名古屋大学 加藤博和 19/03/13



名古屋大学 加藤博和 19/03/13

「最後の公共交通」タクシーさえ 地方部では急速に消えつつある



タクシーは知らない
うちになくなる
全国の地方部でどんどん
タクシーは廃業している

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

「地域公共交通」とは？ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (2007施行、2014大きな改正)

- 地域公共交通(2条1)
地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。
- 公共交通事業者(2条2)
イ 鉄道事業法による鉄道事業者
ロ 軌道法による軌道事業者
ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者
ニ (略)
ホ 海上運送法による一般旅客定期航路事業等を営む者
ヘ (略)

クルマさえあれば自由に動けるから、いらないですか？

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

今のやり方では今後、 日本の公共交通網は穴だらけになる

- 人口減少・超高齢化 → 需要は増えても担い手減少はそれを上回る(運転業務は特にひどい)
- 地域組織・NPOによるボトムアップは大事だが、それだけだと一部しかカバーできず、世代交代も難しい
- 「お金の流れ」「安全確保」をきちんとやらないと持続できない
- ITや自動運転は現在の70代以上にはほとんど恩恵を与えない

持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務 (地域公共交通活性化再生法4条、2007年)

1. **国**: 情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
2. **都道府県**: 市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
3. **市町村**: 関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
4. **公共交通事業者等**: 旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実

「コミュニティバス」は救世主となったか？

形から
入るのはダメ！



Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」
(1995.11運行開始)

2016.5に累計4,000万人達成
東京23区に接する人口稠密地域

自治体による公共交通確保策の標準に

→ 現在では全国の半数近くの市町村が運行

→ ところが、表面的「サルマネ」によって、似て非なる非効率な「巡回バス」が広がる原因に(最近ではデマンドでも…)

- 「企画・運営」と「運行」の分離
自治体 : 企画・運営(委託)
交通事業者: 運行(受託)
→ 交通事業者の言いなりでない
→ 公営交通のように事業収支に煩わされることがない
- それによって可能となった
新しい基本コンテンツ設定
小回り循環、停留所間隔200m、
小型バス、100円運賃
→ 旧弊な路線バスの概念を覆す
→ 地域に合った公共交通を実現

みんな勝手なことばかり言っていたのが 負のスパイラルを止められなかった原因

- 利用者「不便だし、何か言っても変わらないし…」
 - 事業者「利用が少なくて経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし…」
- それぞれが勝手バラバラなことを考えているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり
- 互いに話し合って取り組むことができれば、いい方向に転換できるのでは？

地域みんなで気にかけて、
地域みんなで取り組むことが大事

地域住民組織が主体的に企画するコミュニティバス 岐阜市芥見東・南地区「みどりっこバス」 (2008年6月1日運行開始、日本タクシーが運行)



・地域住民:「運行協議会」をつくり、路線・ダイヤ・運賃などを自ら決定。利用促進活動も実施

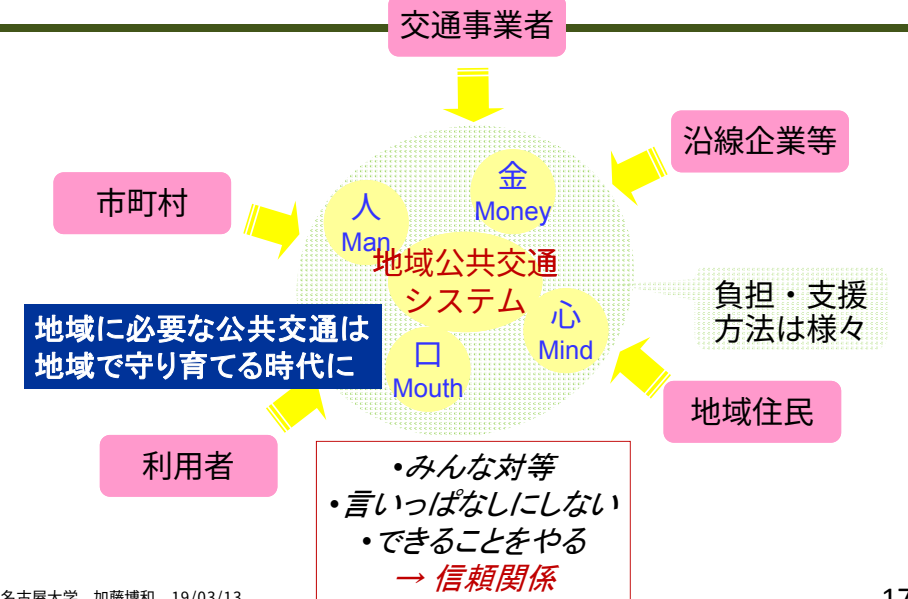
・市: 存続基準・補助上限を設定の上で運行支援・事業者選定

・イメージキャラを作成。バスにとどまらず地域のキャラクターに成長
・ダンスの会、歌声喫茶など自主イベントを企画
・車内ボランティア(40名)による乗降支援や案内など
→「マイバス」を守り育てることで、地域を守り育てる

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

16

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



名古屋大学 加藤博和 19/03/13

17

「一所懸命」成立の前提条件

～「新しい公共」言うだけなら簡単ですが、待っていてもできません～



①公共交通を必要とする
地域住民の願いや活動

②理解し下支えする自治体

③協力的であり、あわよくば
新しいビジネスにしようと
する交通事業者

④主体間の利害関係を調整する
コーディネーター
(当初はインタプリター)

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性
何かをするために腹を割って話をし、分かり合う

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

18

名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立てした「地域参画型」公共交通

豊橋市川北地区
「スマイル号」
(16/01/13運行開始)



- ◆名張市: 地域バス「国津」04年9月、「錦生」08年4月、「薦原」7月、「緑ヶ丘」09年4月、「美旗」12年4月
- ◆伊賀市: 「比自岐」03年11月(09年4月有償化)、「神戸」18年7月
- ◆松阪市: コミュニティバス「黒部・東」06年7月、「機殿・朝見」08年7月、「飯高波瀬森」10年4月、「嬉野」11年8月、「三雲」12年10月
- ◆豊田市: 地域バス「高岡」00年9月、「水源東」「保見」07年9月、「旭」10月、「藤岡」08年4月、「小原」09年4月
- ◆岐阜市: ギふっこバス06年10月4路線、08年6月4路線、09年6月2路線、10年9月1路線、12年9月1路線、12年10月1路線、13年9月1路線、14年9月2路線、15年9月2路線、16年9月1路線
- ◆一宮市: 生活交通バス「萩原・大和」「千秋」07年11月
- ◆関市: 地域バス5地区で09年4月
- ◆岡崎市: 「下山」09年3月、「形埴」09年11月、「宮崎」09年12月、「豊富」10年3月
- ◆豊橋市: 地域生活バス・タクシー「東部」08年7月、「北部」10年10月、「前芝」「南部」13年10月、「川北」16年1月
- ◆津市: 「高松山」13年1月、「二俣」15年2月、「上佐田」15年12月

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

19

ぶっちゃけ、不採算で担い手不足の公共交通を ムリして走らせる必要はあるのか？

「乗らないけど、何となくあった方が…」

「隣のまちでも走っているからウチにも…」

→ **乗合自動車。乗り合ってこそバス。ステータスシンボルでない**

「地球環境に優しい乗り物？」

→ **ガラガラなら逆効果**

「交通弱者のためには必要？」

→ **むしろ不公平な手段(「ザルの福祉」)。数ある交通手段の「一種」に過ぎない**

地域公共交通は目的でなく手段
利用されありがたがられるものでなければ

存在意義(税金投入意義)はない

どうすれば払ってもらえるか(意義が見いだせるか)？
せっかくの貴重な運転士さんに有効に働いてもらうべき



岐阜県白川町・東白川村
(世界遺産の白川郷<白川村>ではない)

◆ 山間地域。4つの谷を1日数便のバス(民営、町村全額補助)がJR駅まで走り、主な集落で通院通学や来訪が可能だった

- ・ しかし運転士が定員の半分しか確保できず、2016年4月に大減便、土休日は全面運休に
- ・ 2つの谷で高校通学不可能に
- ・ タクシーも1台しかない
- ・ すでに県内トップの人口減少。町内唯一の高校も閉校



地域公共交通がない＝消滅決定地域

- ・ 通常、地方部では18歳で人口流出するが、高校通学ができない地域は15歳で流出する
- ・ さらに、家族ごと転出すること多い(住民票を移さず都市部に住む例が目立つ)
- ・ いったん転出すれば戻ってこない。そして、都会から移住したい人はなかなか果たせない(家がない、仕事がない、子どもと一緒にいる時間を長くしたいから移住しても15歳までなら本末転倒)

→ **一番大事なのは、子どもが自由に動けること**

→ **子ども1人でも友達同士でも使える移動手段が必要**

※もちろん、高齢者や来訪者にとっても必要
(3Kサポート:高校生・高齢者・観光客)

(クルマがなくても)「おでかけ」できること それが、地域公共交通の一番の存在意義

- ・ クルマがあれば地域公共交通はいらない？
- ・ クルマを運転できなくても、だれかに乗せてもらえればいい？
- ・ モノが来てくれればいい？(通販、移動販売車など)
- ・ ITを使えばいい？(SOHO、テレビ会議、チャットなど)

「おでかけ」しなくても済むのはいいけど、
「おでかけ」が自由にできないというのは健全か？
「いざというとき使える」「つながっている」という安心

「おでかけ」しやすくすることは、
生活を、そしてリアル地域を「いきいきわくわく」にするための方法の1つ
やるなら「乗って楽しい」「降りても楽しい」を目指す必要

乗って楽しい: 交通手段自体に魅力がある

降りても楽しい: 必要なところや行きたいところに行ける

→「おでかけ」を提供することで、地域のQOL(Quality Of Life)を高め、安心安全を守り豊かさを増進させてこそ存在し続けられる

私見卓見

OPINION

「自動車がないと移動ができず生活が成り立たない」。大都市部などを除く日本のこの現状を変えることが、超高齢社会を乗り越えるために不可避であると考えている。

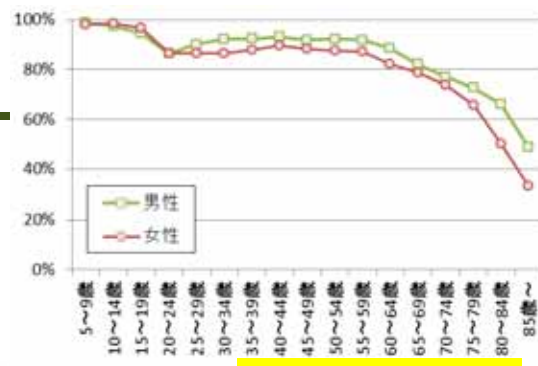
高齢者の運転で起きた悲惨な事故が報道され、「不安なので運転をやめたいが、その後の生活を考えるとできない」という高齢者が多くいる。一方、はたから見るとんでもない運転をしているのに「運転には自信がある」と勘違いしている高齢者も多々いる。こつこつと運転を控えていただけると、自動車を使わずとも生活が不自由にならない社会にしていけることが

名古屋大学大学院教授
(公共交通政策) 加藤博和

「卒車」できる社会へ

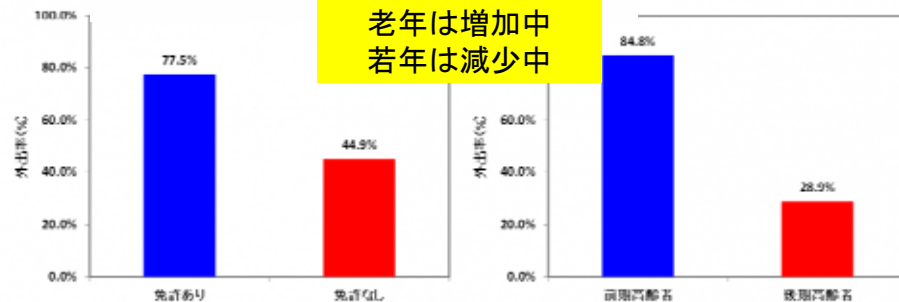
名古屋大学 加藤博和 19/03/13

25



外出率

群馬県:前橋・高崎都市圏と両毛都市圏での平成27年度調査の結果



老年は増加中
若年は減少中

24

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

「いまは乗らないけど、将来クルマが運転できなくなったら利用したい」という声をよく聞きますが・・・

- 公共交通よりクルマの方が便利で使いやすいから使っているのが現状
 - クルマはカーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自動
 - 一方、公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう歩かないといけない
- そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、バスを利用できるのか？
 - バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？

結論:クルマが運転できなくなった時に公共交通が利用できるはずがない。つまりその時が自由に外出できなくなる時

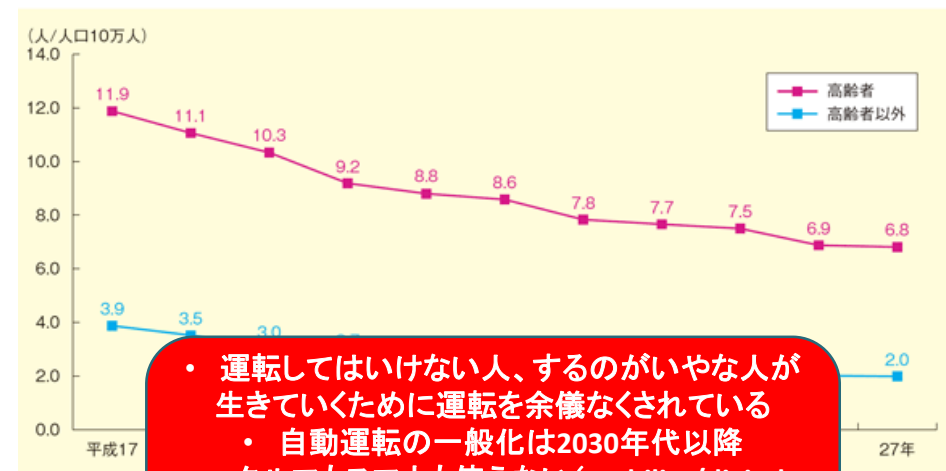
- 公共交通を使う人は、クルマを使う人より元気！
- クルマに乗れるうちに公共交通も乗るようにしておくことが必要
- そうすれば、年老いても健幸(健康+幸福)のままでいられる(PPKにもなる)

(ここが一番の狙いどころ。ここを掘り起こすと大きく変わる)

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

26

人口10万人当たり的高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移

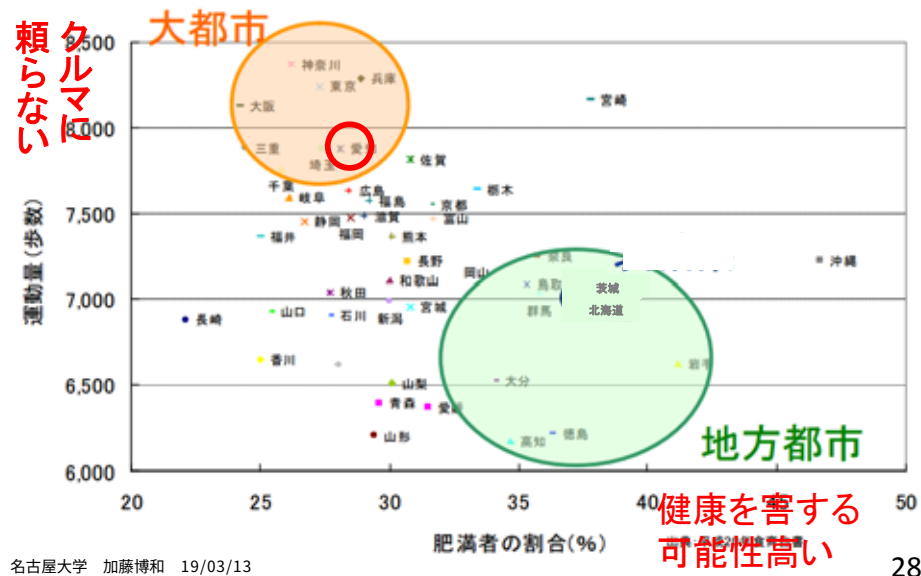


- 運転してはいけない人、するのがいやな人が生きていくために運転を余儀なくされている
 - 自動運転の一般化は2030年代以降
- クルマもスマホも使えない(mobility/digital devide)人を見捨てる社会になるのか？
- 運転できなくても暮らしていける(安心して免許返納できる)社会づくりこそ急務

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

27

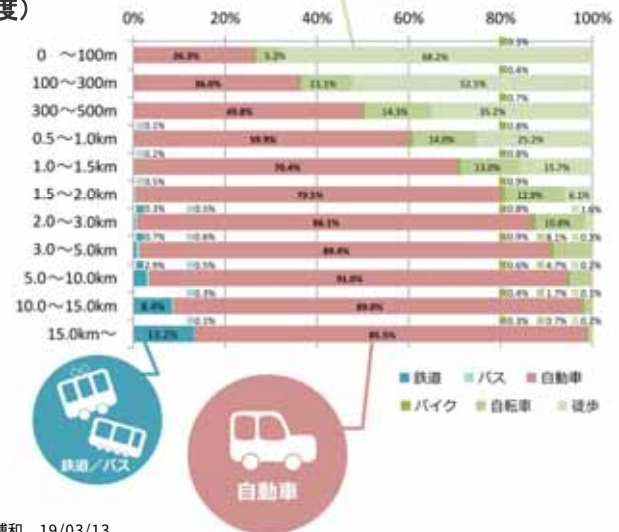
田舎ほど運動せず不健康・・・クルマ依存だから



28

距離別 代表交通手段構成比

(前橋・高崎都市圏及び両毛都市圏、平成27年度)



29

乗合公共交通の存在と「まちのにぎわい」

- 乗合交通機関は、「同一方向に」「まとまった」交通需要がないと存在し得ない。

(交通需要) = (目的地の魅力) × (交通手段の便利さ)

※もちろん、まとまっていた方が費用対効果が高いし、CO₂排出も少ない。スペースも少なくて済む

- 乗合交通機関のないまちとは？
 - 魅力ある(つまり、「にぎわい」のある)場所がない(あるとすればクルマでは運びきれない)
 - 歩いて鑑賞するに堪えない景観に陥る(運転手は景色を見ないので)

「公共交通が維持できない」=「にぎわいがない」
=「個性がない」=「まちが衰退する」

30

クルマは都心空洞化・郊外化を促進する



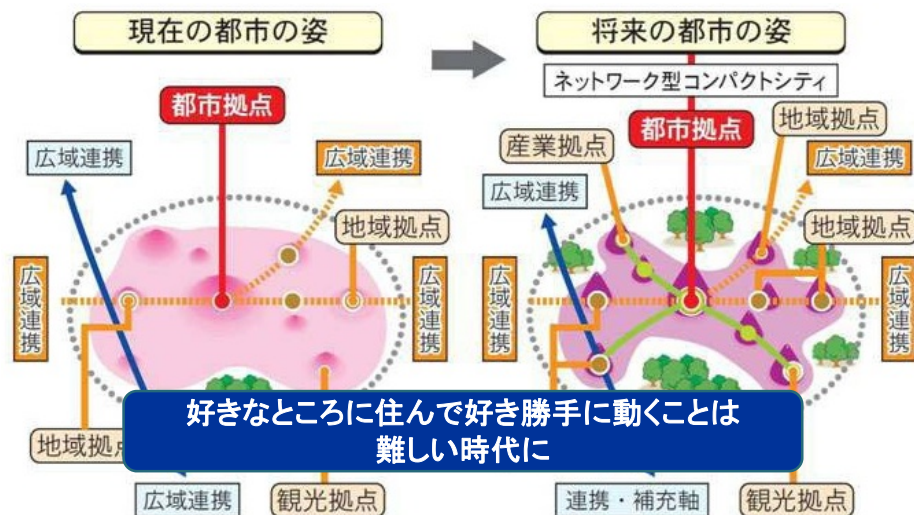
魅力に乏しく無個性
クルマはいても
人がいない「まち」

みんな勝手バラバラ
に動いていたらまちは
こうなる
人口減少・超高齢社会
の中で生き残れる
のか？



31

コンパクト+ネットワーク・・・まとめ、つながる 「国土のグランドデザイン2050」のキーワード



名古屋大学 加藤博和 19/03/13

32

「小さな拠点」と公共交通はセット



名古屋大学 加藤博和 19/03/13

33

世界では「低炭素で暮らしやすい」 交通まちづくりがアツい！



持続可能なまちづくり(魅力向上・環境・福祉・健康・防災・コスト等)の観点から、交通体系再編、過度のモータリゼーションからの脱却を「政策」として強力に推進
市民の支持も得られる

日本では富山が先行
既存の「どうしようもなかった」鉄道線をLRT(Light Rail Transit)化(富山ライトレール)
→ まちの軸として誇れる存在に
→ コンパクトシティへ展開
カギは「乗る公共交通」



名古屋大学 加藤博和 19/03/13

34

「使いやすく
それゆえに多くの方に
乗り合っていただける
公共交通づくり」は
今後の日本が生き残っていく
ためにとても重要なもの
それを何とかしようとする人たちは重
要なミッションを背負っている

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

35

おでかけ環境の「調整」「組織化」

「欠損補助」「委託運行」でない『自治体の主体的役割』

・「おでかけ」確保戦略の確立

- 「地域の一体感」「住民のQOL向上」「訪問者の利便性確保」のためのネットワークづくり
- 「担い手」は問わない(いい担い手が出てくるしくみこそ「戦略」)

・交通ネットワークの維持発展

- 結節点整備(停留所、ターミナル、駅広、P&R・K&R)
- 共通運賃・共通案内等のソフト的シームレス化
- 事業者間の調整・連携の模索(調整・意識共有の「場」づくり)

・各交通システムのサポート

- 「適材適所」となる運行手段のコンサルティング
- 「戦略」に適合する交通機関の公認・広報・案内
- 「担い手」となる事業者・NPO・住民組織の側面支援

自治体の「地域公共交通網形成計画」に書くこと

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

36

公共交通事業者に必要な3つの力

・企画力

- 「交通事業の常識は世間の非常識」を出発点に根本見直し
- 固定観念を覆す新たな商品開発
- 現場を持つ労働集約型産業の強みを生かしたマーケティング
- 企画実施と安定顧客獲得に必要な、地域とのコラボレーション

・提案力

- 「一皮向けた」商品のPR
- 新企画の仕掛け役
- 地域活性化への取り組み
- 「地球にやさしい公共交通が走る」まちやライフスタイル提案

・サービス力

- 「心地よい移動」をどう提供するか

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

37

地域公共交通は「一見さんお断り」？

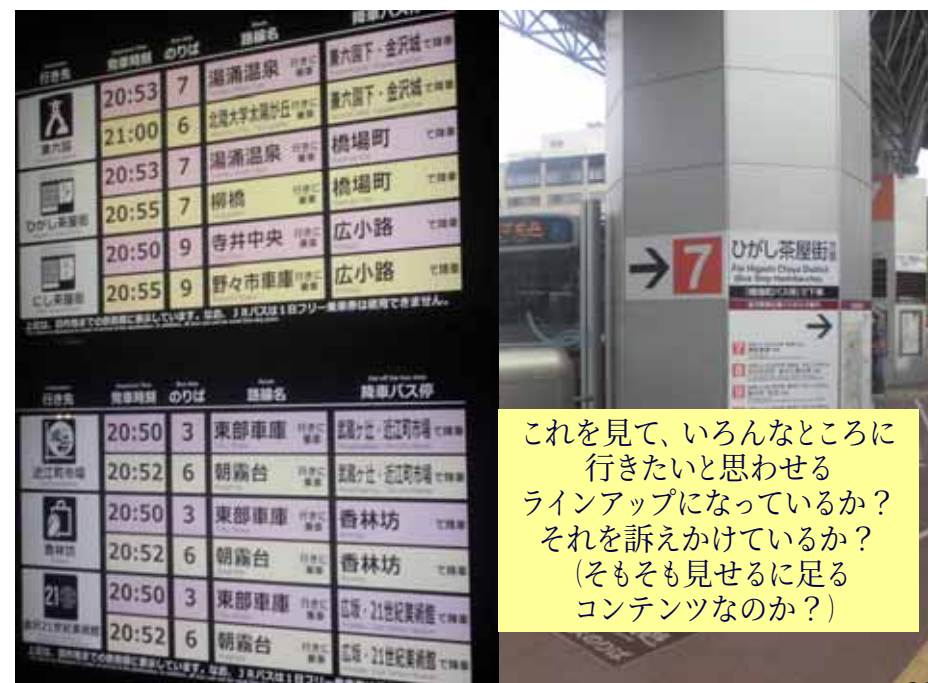
- ・ 本当に不便な場合も多い
- ・ しかし、それほど不便でないのに、単に知られていないだけ、ということもある
- ・ いつでも、どこへでも行ける自家用車と違い、公共交通は特定の時間・行先にしか利用できない
- ・ しかし、場合によってはそれなりに使えるのに、それが認識されていない
- ・ あるいは、たまに使いたい、環境のために使いたいと思っても、使い方が分からないという人もいる

→ 「使い方が分かるようにする」ことが重要
(某バス会社社長: 路線バスは「不便」でなく「不安」)

→ いま金をかけないでもやれることは多数
もちろん、それだけでは限界もあるが・・

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

38



これを見て、いろんなところに行きたいと思わせる
ラインアップになっているか？
それを訴えかけているか？
(そもそも見せるに足る
コンテンツなのか？)

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

39

「乗って楽しい」「降りても楽しい」公共交通って？

(例1) 総合病院乗り入れは「路線バス勝利の方程式」

しかし、本当にいいことなのか？

→ 高齢者は病院しか行くところがない？(でかける口実がつかれない？)

(例2) 商店街から要望を受けて路線を引いた

これは、本当にいいことなのか？

→ 商店街が何も努力しなければ共倒れになる

・ **公共交通づくりは、集まりたい場所づくりとセットであるべき(商店街・産直・ショッピングセンター、図書館・生涯学習施設、温浴施設、コミュニティカフェなど)。**

→ それによって「おでかけ」が楽しくなり、「くらしが」「地域が」楽しくなることが本当の付加価値

2018/4→2019/3 十勝バス
日帰り路線バスパック
《社会見学・歴史・芸術
に心のある方へ①》

「ばんえい十勝・とちむら」バスパック
【乗込乗車】乗車100円のところ
大人/500円・小人/250円

「愛の国から幸福へ」バスパック
【乗込乗車】乗車1,000円・小人/500円

2018/4→2019/3 十勝バス
日帰り路線バスパック
《温泉を満喫したい方へ》

「おびひろ遊湯」バスパック
【乗込乗車】乗車100円のところ
大人/500円・小人/250円

「土勝川温泉・エコロジーパーク」バスパック
【乗込乗車】乗車1,200円・小人/600円

**地域と一緒に
「乗って楽しい」
「降りても楽しい」
路線をたくさんつくる**

基幹路線はインフラととらえ、市は責任もって品質保証する！
地域路線は地域が「つくり」「守り」「育て」、市は後方支援する！

豊田市の幹線・フィーダーバス体系

交流交通(地域間幹線)

基幹バス「とよたおいでんバス」
旭・豊田線、稲武・足助線
07.11.1運行開始

- ・市中心部から旧町村役場までの足を確保
- ・運賃・車両・便数は統一(高校生が通学・部活可能、最終は21時台)
- ・各地域バスの拠点を形成(旧役場でP&Rも)

地区交通(地域内フィーダー)

地域バス
旭地域バス
07.10.1運行開始

- ・各地域(旧町村内など)の足を確保
- ・地域が主体となった企画・運営が、供給の大前提
- ・サービスレベル(基本コンテンツ)・運賃は各地域で決定し、適宜見直し

ポイントは「メリハリ」と結節！
幹線・支線の分化と階層ネットワーク
(ただし好例は僅少。慎重に！)

幹線:「軸」
流れをつくり出す

定時性
速達性
大きな輸送力
駅・停留所の拠点性

↓
**鉄道、LRT
BRT、幹線バス**

支線:「面」
全体をカバーする

時間・経路の柔軟性
少量多頻度
簡潔性と連結性の両立

↓
**支線バス・乗合タクシー
デマンド交通
シェアシステム**

- ・ **結節点(拠点)整備**
- ・ **ダイヤ・運賃・案内のシームレス化**

名古屋独特（！？）の公共交通機関 -基幹バスとガイドウェイバス-



鉄道とバスの中間的公共交通システム

→ 環境改善効果も期待

費用対効果の高いBRT(Bus Rapid Transit)は現在、世界的に流行
連節バス化、自動運転化を目指すべき

市街地・小地域・端末におけるGreen Slow Mobilityの可能性
～車内だけでなく、沿道とも一体になれる！～



群馬県桐生市「MAYU」(eCOM-8)

- ・ 電動。最高速度19km/h。9人乗り
- ・ 中心部観光のほか、中心部に近い公共交通空白地でのラストワンマイル運行実験(フィーダー)実施中
- ・ 「まちと一体になれる」・・・車内でのコミュニケーションだけでなく、車内と車外の間のコミュニケーションにも資する(乗っていてめっちゃ楽しい)

- フィーダー・歩行支援として地域公共交通網を補完できる
- 地域で支えるスキームが好適
- 電動・中山間地でのガソリンスタンド撤退にも対応。自動運転とも好相性

統合型予約配車決済システムへ

～乗換検索・デマンド交通予約・タクシーアプリの融合～

複数の公共交通から**手元の情報端末**を用いて自動的に利用可能な手段・経路を**リアルタイム**で提示し、必要に応じて**配車**し、**決済**もできるシステム
→ MaaS (Mobility as a Service)

導入のメリット

- ✓ 普段利用しない人でも分かりやすい
- ✓ 需要に応じた運行が可能
- ✓ 混載等による効率化が可能(相乗り等)
- ✓ オペレーターを通さなくてよい(通してもよい)



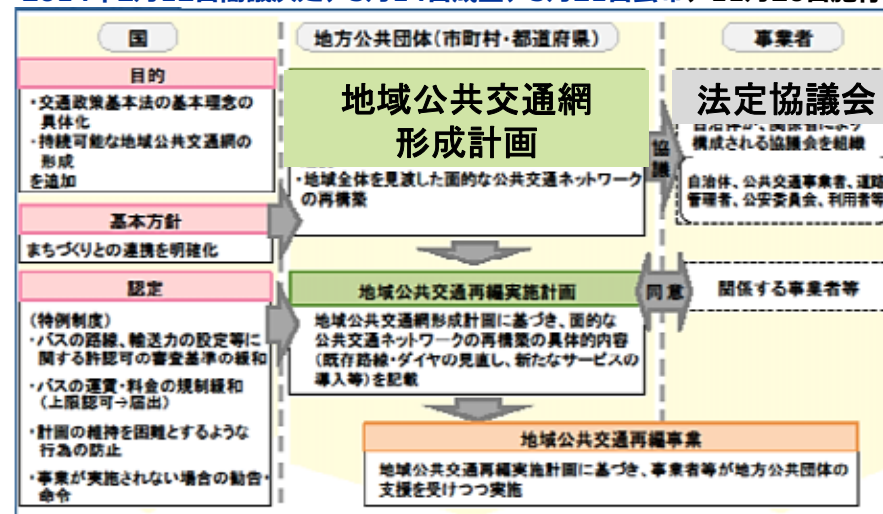
車両の現在位置が把握できる

ボタン1つで予約・配車可能

実際の活用例

改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月20日施行



地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進



地域公共交通会議、活性化協議会は「一所懸命」をやるための場

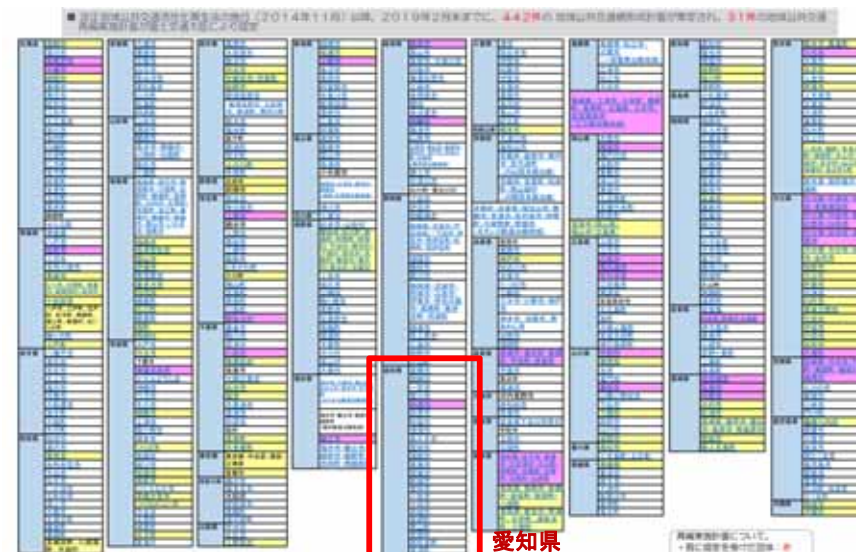
中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」

https://www.twb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

48

地域公共交通網形成計画策定状況（平成31年2月末現在）



愛知県
25/54

全国で442件(1741市区町村)

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

49

岐阜県白川町・東白川村 地域公共交通システム

2018年10月1日スタート

- ・路線バス事業者
- ・タクシー事業者
- ・住民ボランティア

がタッグを組んで、高校通学・高齢者移動をカバー（もちろん、どなたでも使えます）



名古屋大学 加藤博和 19/03/13

身近で便利な公共交通を目指して 白川町・東白川村の新しい公共交通がよいよスタート

白川町・東白川村では住民のみなさんが町民にわたって、安心して暮らすことができるように、日常の移動手段を確保することを目的とする「白川・東白川地域公共交通網形成計画」を策定しました。
策定後、平成30年10月から新しい公共交通の仕組みがスタートします。地域・事業者・行政が三位一体となり「作り」「守り」「育てる」仕組みづくりを目指します。



名古屋大学 加藤博和 19/03/13

50

「おでかけ」＝「人をつなぐ」という 仕事は超高齢社会の根幹

- ・ソーシャルキャピタル(地域力)
- ・コミュニケーション(人間は人の間にいる)
- ・共助(お互い様)

→ 経済効率優先社会の中、モータリゼーションとIT化によって個人主義・合理主義が進むとともに失っていった「豊かさ」「人間らしさ」「きずな」を取り戻すために...

→ だれでもたのしく「おでかけ」できることを当たり前とし、人間らしい生活を提供する公共交通ネットワークとコンパクトなまちを「つくり」「守り」「育てる」ことこそ本流ではありませんか！

名古屋大学 加藤博和 19/03/13

51

皆さんにお伝えしたいこと

1. 「おでかけの足」がまともにならないところは真っ先に人口減少し滅びる！
2. 「おでかけの足」を「地域自ら」先導して「つくり」「守り」「育てる」のは今や当たり前！
3. 「おでかけの足」づくりを「地域みんなで進める」ことで地域は魅力的になる！
蛇足：そういう地域しか、もう国は助けることができなくなった！

そのために、皆さん、何かしましょうよ！

みなさん、1つでいいので 新しいことをやってください そうすれば「守り」「育てられます」

- ・ 実際に乗る
- ・ 人に勧める。宣伝する
- ・ 活動に具体的に協力する
- ・ より便利になるよう意見を言う
- ・ 協賛をする、募る

「他人事」から「我が事」へ！

ぜひ参加してください！
そして「健幸」なまちをつくりましょう！

加藤博和

検索

URL:

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp
facebook: buskato

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応などに、各地の現場でボランティア参加しています。意識を共有できる方々とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！

(本資料使用における注意)

※本資料の著作権はすべて制作者に帰属します。ただし、一部、他の機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。

※自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用いただけます。ただし、公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。

※本資料は、国土交通省の担当部局による監修を受けたものではありません。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることもありますので、ご注意ください。

名古屋大学大学院環境学研究科 加藤 博和
kato@genv.nagoya-u.ac.jp
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>